

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ในการศึกษาศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเมืองเชียงใหม่ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นกลุ่มประชาชนทั่วไป ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยการคัดเลือกตัวอย่างการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จำนวน 200 คน การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) การหาอัตราส่วนร้อยละ ไคสแควร์ และใช้แบบจำลองโลจิต (Logit Model) ที่ประมาณค่าด้วยวิธีภาวะความน่าจะเป็นสูงสุด (Maximum Likelihood Estimate :MLE) และวิธีผลกระทบส่วนเพิ่ม Marginal Effects

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษาศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเมืองเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่าง 200 ราย พบว่า ร้อยละ 54.5 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 45.5 เป็นเพศชาย ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ซึ่งมีอายุระหว่าง 21- 30 ปี ร้อยละ 39.5 ในขณะที่ ร้อยละ 29.5 อายุต่ำกว่า 20 ปี หรือกลุ่มตัวอย่างถึงร้อยละ 69 อยู่ในวัยทำงาน ส่วนหนึ่งยังต้องพึ่งพาอาศัยระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

ในด้านการศึกษามากกว่าครึ่งมีการศึกษาในระดับอาชีวศึกษา/ อนุปริญญา ร้อยละ 43 รองลงมาคือปริญญาตรี ร้อยละ 29.5 ส่วนอาชีพส่วนใหญ่คือนักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 44.5 รองลงมาคือรับจ้าง ร้อยละ 32 ซึ่งรายได้จะอยู่ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท ร้อยละ 35 มีรายได้ 2,001 – 5,000 บาทต่อเดือนร้อยละ 33.5 ซึ่งจะเห็นได้ว่าในส่วนอาชีพ การศึกษา และรายได้ของกลุ่มอย่าง มีส่วนสนับสนุนให้มีการซื้อรถส่วนตัวกันเพิ่มมากขึ้น

สำหรับที่อยู่อาศัย พบว่าร้อยละ 40 อยู่นอกเขตเทศบาล ร้อยละ 32.5 อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ร้อยละ 68 มีสมาชิกในครอบครัว 2 – 4 คน ในขณะที่ร้อยละ 31.5 มีสมาชิกในครอบครัว 5 – 8 คน ร้อยละ 85.5 มีรถส่วนตัวใช้ ร้อยละ 14.5 ไม่มีรถส่วนตัว และในกลุ่มผู้มีรถส่วนตัว ร้อยละ 59.65 เป็นรถจักรยานยนต์ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างเพียงร้อยละ 14.5 ที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพราะไม่มีรถส่วนตัวใช้ แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 80 ที่มีรถส่วนตัวใช้ ทำให้โอกาสการใช้บริการขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่างหลังลดลงตามไปด้วย

5.1.2 การใช้พาหนะ

จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 78 เคยใช้บริการรถสองแถว โดยสาเหตุของการใช้รถสองแถว ร้อยละ 49.4 เพราะสะดวก รวดเร็ว ทันเวลา ร้อยละ 27.6 ไม่มีรถส่วนตัวเนื่องจากเป็นรถในครอบครัวทำให้ไม่สะดวกในเดินทางจึงใช้รถสองแถวมากกว่า จึงทำให้การเดินทางโดยรถสองแถวยังได้รับความนิยม ความถี่ในการใช้ต่อเดือน ร้อยละ 38.5 น้อยกว่า 4 ครั้งต่อเดือน เวลาในการรอรถในชุมชน ร้อยละ 44.9 น้อยกว่า 10 นาทีต่อครั้ง ส่วนนอกชุมชน ใช้เวลา 10 – 20 นาทีต่อครั้งในการรอร้อยละ 54.9

5.1.3 ความคิดเห็นการใช้บริการรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การวิเคราะห์ในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยกลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็น จากการวิเคราะห์แบบสอบถามพบว่า ร้อยละ 42.5 เห็นว่าระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ควรมีทั้งรถสองแถวและรถประจำทาง รองลงมา ร้อยละ 40.5 เห็นว่าควรจัดให้มีเฉพาะรถสองแถวจัดให้เป็นระเบียบ โดยสาเหตุที่ต้องการรถสองแถวไว้ ร้อยละ 75.3 เห็นว่ารถสองแถวสะดวก รวดเร็ว ทันเวลา ร้อยละ 14.8 เห็นว่าเคยชิน ในด้านค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถสองแถวร้อยละ 54.5 มีความเห็นว่าราคาค่าโดยสารรถสองแถวแพง (จ่าย 10 บาทต่อครั้ง) โดยความจำเป็นในการใช้ร้อยละ 65.5 ใช้ไปธุระในบางครั้ง รองลงมาคือทำงานเพียงร้อยละ 12.5 ซึ่งก็เป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ส่งผลให้ความนิยมใช้รถสองแถวลดลง

ในด้านความปลอดภัยของรถสองแถวในปัจจุบันร้อยละ 54.9 เห็นว่ามีปลอดภัย ร้อยละ 45.5 เห็นว่าไม่ปลอดภัย โดยสาเหตุเกิดจากรถสภาพไม่ดี ร้อยละ 56.3 รองลงมาคือคนขับรถไม่ระมัดระวังในการขับรถ 35.2 ทำให้คุณภาพรถสองแถวในสายตาผู้บริโภคร้อยละ 54.5 มีคุณภาพพอใช้ได้ ร้อยละ 32.1 ต้องปรับปรุงคุณภาพ โดยร้อยละ 86.5 เห็นว่าควรปรับปรุงการเดินทางของรถสองแถวให้เป็นระบบ และ 13.5 เห็นว่าไม่ต้องปรับปรุงเพราะสภาพการดำเนินการปัจจุบันคืออยู่แล้ว

5.1.4 ความคิดเห็นต่อระบบขนส่งสาธารณะที่จะพัฒนาใหม่

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง ในการแสดงความคิดเห็นต่อระบบขนส่งสาธารณะสามารถสรุปผลวิเคราะห์ได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นว่าหากมีการพัฒนารถประจำทางนำมาใช้ในเชียงใหม่ ร้อยละ 64.5 จะเปลี่ยนไปใช้รถประจำทาง ร้อยละ 21.0 ใช้รถสองแถวตามเดิม เหตุผลเพราะเคยชิน และร้อยละ 14.5 ไม่ได้ใช้เพราะใช้รถส่วนตัว โดยราคาค่าโดยสาร ร้อยละ 66 มีความเห็นว่าควรมี

ราคา 4–5 บาท ร้อยละ 24.5 ควรมีราคาต่ำกว่า 3 บาท เส้นทางเดินรถที่คนส่วนใหญ่ต้องการให้มีการจัดคือเส้นรอบคูเมือง, เส้นโรบินสัน ถึง อาเขต, เส้นสวนสัตว์ – โรบินสัน, เส้นหน้า ม.ช. ถึง โรงแรมปอยหลวง, เส้นช่วงสิงห์ ถึง หนองหอย, เส้นสวนสัตว์ ถึง อาเขต ฯลฯ โดยใช้เวลาเดินทางตลอดสาย ร้อยละ 74.0 น้อยกว่า 30 นาทีต่อสาย รองลงมา ร้อยละ 16 ใช้เวลา 31 – 45 ต่อสาย โดยรูปแบบในการดำเนินการของระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 48.0 ต้องการให้รัฐและเอกชนร่วม ลง ร้อยละ 42.0 ต้องการให้รัฐเข้ามาลงทุนดำเนินการ

5.1.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง เชียงใหม่ในอนาคต

สำหรับความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่ในอนาคตที่ระดับนัยสำคัญ 5% โดยสถิติไคสแควร์ พบว่าตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันมี ดังนี้ รายได้กับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ อาชีพกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการสองแถวกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่ง

สาธารณะ ความปลอดภัยในการใช้บริการสองแถวกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ สำหรับความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทดสอบโดยสถิติไคสแควร์แล้วพบว่า เป็นอิสระต่อกันมี ดังนี้ เพศกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ อายุกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ ที่อยู่อาศัยกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ การมีรถส่วนตัวกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ

5.1.6 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้แบบจำลองโลจิต (Logit Model) โดยวิธี Maximum Likelihood Estimates และวิธี Marginal Effects พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ คือ ปัจจัยด้านระดับรายได้, ปัจจัยทางด้านระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงาน ปัจจัยทางด้านการมีรถส่วนตัว ปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถสองแถว, ปัจจัยด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถสองแถว ทำให้สามารถทราบศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเมือง จังหวัด เชียงใหม่ ได้ดังนี้ ปัจจัยทางด้านระดับรายได้พบว่าผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีระดับรายได้ต่ำมีโอกาสใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น 0.3 %

ปัจจัยทางด้านระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงานพบว่าผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงานที่ไกลมีโอกาสใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น 0.6 %

ปัจจัยทางการมีรถส่วนตัวพบว่าผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่ไม่มีรถส่วนตัวมีโอกาสใช้บริการขนส่งสาธารณะ เพิ่มขึ้น 19 %

ปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถสองแถวพบว่าผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่จ่ายค่าบริการรถสองแถวแพง (จ่าย 10 บาทต่อครั้ง) มีโอกาสใช้บริการขนส่งสาธารณะ เพิ่มขึ้น 24 %

ปัจจัยทางด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถสองแถวพบว่าผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่ไม่ได้รับความปลอดภัยจากบริการรถสองแถวมีโอกาสใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น 16%

5.1.7 ปัญหาและอุปสรรคของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัด เชียงใหม่

ปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะจำแนก ได้ 2 ลักษณะ คือ ปัญหาเนื่องมาจากการจราจร และปัญหาเนื่องมาจากการให้บริการ

1) ปัญหาเนื่องมาจากสภาพการจราจรซึ่งเป็นปัญหาทางอ้อมที่มีผลกระทบต่อการใช้บริการ สาเหตุของปัญหา

- การขยายตัวของเมือง จำนวนประชาชนที่อาศัยในเขตเมืองเพิ่มขึ้น จำนวนรถมีปริมาณมากขึ้น และการใช้ที่ดินเขตเมืองขยายออกนอกเขตเทศบาล ไปตามเส้นทางหลัก ขณะที่ภายในกลางเมืองเป็นเขตการค้าทำให้การจราจรติดขัด เป็นปัญหาความล่าช้าในการให้บริการ

- โครงข่ายถนน ถนนสายหลักในเขตผังเมืองรวมเป็นรูปผสมระหว่างถนนตาราง ถนนรัศมีและถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งโครงข่ายถนนยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพ คือเป็นบริเวณเขตเมืองเก่า เขตสนามบิน เขตค่ายทหาร ทำให้ไม่สามารถตัดเชื่อมถนนต่อโครงข่ายได้ ส่วนถนนในเขตเมืองมีลักษณะแคบ ผิวจราจรมีทางตัดทางแยกและตรอกมาก

2) ปัญหาการบริการของรถโดยสาร ซึ่งเป็นปัญหาทางตรงที่จะมีผลต่อการใช้บริการของผู้โดยสาร คือ

- การขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน ประชาชนส่วนใหญ่ยังขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร รถสองแถวจอดรับส่งผู้โดยสารอย่างไม่เป็นระเบียบ ถนนไม่มีทางเท้าทำให้คนต้องเดินบนถนนผิวจราจรทางแยก ทางเท้าถนนยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับผู้สัญจรทางเท้าและนักท่องเที่ยว

- ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน การเดินทางและขนส่งในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่อาศัยยานพาหนะส่วนบุคคลคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ และรถ

จักรยานยนต์เป็นหลัก มีจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเพียงร้อยละ 10 ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งถือว่าระบบการขนส่งสาธารณะต้องปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้มากขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ปัจจัยในการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่ อาจมีปัจจัยอื่นอีกหลายปัจจัยซึ่งผู้ศึกษาไม่ได้รวมไว้ในแบบจำลอง ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาในเชิงคุณภาพสำหรับปัจจัยที่ต้องการศึกษาเพื่อนำไปสู่การศึกษาที่ดียิ่งขึ้นต่อไป

5.2.2 นอกจากศึกษาถึงศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งปัจจุบันพบว่าได้เริ่มมีรถเมล์ปรับอากาศได้ให้บริการแล้ว ควรมีการศึกษาถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่จะมีผลทำให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้บริการรถเมล์ปรับอากาศในระยะยาว เพื่อจะได้มีการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ และเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการด้วย

5.2.3 ในการศึกษาศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งในเมืองเชียงใหม่ครั้งนี้ พบว่าสัดส่วนของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะกับผู้ที่ไม่ใช้บริการขนส่งสาธารณะมีน้อยไป ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาครั้งต่อไปให้สัดส่วนของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะกับผู้ที่ไม่ใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มจำนวนตัวอย่างที่ศึกษามากขึ้นกว่านี้

5.2.4 นอกจากข้อเสนอทั้ง 3 ข้อข้างต้น ผู้ประกอบการบริษัทขนส่งและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ดูแลในด้านการขนส่งควรพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงาน โดยในระยะสั้นทางเทศบาลนครเชียงใหม่ ควรลงทุนเพื่อจัดให้มีการเดินรถโดยสารประจำทางขึ้นในเส้นทางสำคัญ เพื่อส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น และลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลง ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองเชียงใหม่ได้